Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 242

Projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Rapport d'enquête et d'audience publique

Avril 2007

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-49593-2 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-49594-9 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 27 avril 2007

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 29 janvier 2007, était sous la responsabilité de Mme Lucie Bigué.

La commission conclut que le projet est justifié car il représente la meilleure garantie pour améliorer la sécurité sur un segment routier défini comme étant le plus accidentogène de la région de la Capitale-Nationale par le ministère des Transports ainsi que pour préserver à long terme la vocation régionale de la route 367. De plus, la commission a souligné l'importance que soient mises en place rapidement des mesures de sécurité d'ici à ce que le projet se réalise, advenant son autorisation.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 25 avril 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

À l'issue de ses travaux réalisés dans la perspective d'assurer un environnement sain, sécuritaire et en harmonie avec le développement économique, la commission conclut que la voie de contournement proposée par le ministère des Transports est justifiée. Le projet représente en effet la meilleure garantie pour améliorer la sécurité de ce segment routier et pour préserver à long terme la vocation régionale de la route 367.

Des dispositions sont par ailleurs prévues par le promoteur et les municipalités concernées pour éviter que ne se reproduise sur la voie de contournement projetée le problème actuel de développement observé aux abords du corridor routier existant.

D'ici à ce que le projet se réalise, advenant son autorisation, la commission invite l'ensemble des intervenants à mettre rapidement en place des mesures de sécurité sur ce segment routier considéré par le promoteur comme le plus accidentogène de la région de la Capitale-Nationale.

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Au nom de la commission, je tiens à souligner la grande collaboration des participants à l'audience publique. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe de la commission pour leur enthousiasme et leur empressement à servir le public.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,

Lucie Bigué

Table des matières

Les avis et les constats ix

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 7

Un problème de sécurité et de fluidité 7

Le choix du promoteur 8
Un projet attendu pour certains 8
Une solution inappropriée pour d'autres 9

Chapitre 2 La raison d'être du projet 13

Le contexte 13

L'état de situation 14
L'infrastructure 14
La sécurité des usagers 16

Les solutions proposées 18

L'aménagement du territoire 22
L'historique 22
Le consensus municipal 23
La gestion du corridor routier 25
Le développement au nord du projet 27

Conclusion 31

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 33

Annexe 2 La documentation 39

Figure 1 Le milieu d'insertion du projet 5

Figure 2 Le projet de réaménagement de la route 367 5

Figure 3 Les vitesses moyennes des véhicules circulant dans la zone d'étude 22

Tableau 1 Le bilan de sécurité sur la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa 17

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

L'infrastructure

Constat — La commission constate que plusieurs facteurs contribuent à l'insécurité et à la perte de fonctionnalité de la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa. Il s'agit principalement des particularités topographiques du territoire traversé, de certaines courbes prononcées jumelées à des intersections et du grand nombre d'accès. → p. 16

La sécurité des usagers

Avis — La commission est d'avis que le tronçon de la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa requiert des travaux majeurs de réaménagement pour assurer l'écoulement sécuritaire de la circulation et répondre aux besoins actuels et futurs. → p. 18

Les solutions proposées

Avis — La commission est d'avis que la voie de contournement proposée par le ministère des Transports représente la meilleure garantie pour améliorer la sécurité sur la route 367 et préserver à long terme la vocation régionale de cet axe routier. → p. 22

Avis — La commission est d'avis qu'il serait important que l'ensemble des intervenants concernés mettent dès maintenant en place des mesures, telles qu'un contrôle policier plus soutenu, pour contrer les vitesses excessives et améliorer la sécurité du tronçon de la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa. → p. 22

Le consensus municipal

Constat — La commission constate qu'il y a un consensus municipal en faveur du réaménagement de la route 367 présenté par le ministère des Transports et que les municipalités desservies au nord souhaitent un lien routier fluide et sécuritaire les reliant notamment à la Communauté métropolitaine de Québec. → p. 25

La gestion du corridor routier

Avis — La commission est d'avis que les dispositions municipales en place et la servitude de non-accès prévue par le ministère des Transports sont suffisantes pour limiter efficacement le développement sur le nouveau tronçon de la route 367 entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa. → p. 26

Le développement au nord du projet

Constat — La commission constate que l'achalandage de la route 367 est en augmentation et que celle-ci est susceptible de se poursuivre dans les prochaines années. → p. 27

Avis — La commission est d'avis que l'ensemble des travaux projetés sur la route 367, incluant le réaménagement entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, faciliteraient les échanges entre les agglomérations et auraient des effets bénéfiques sur le maintien et le développement des activités économiques et récréotouristiques des municipalités au nord du projet actuel. En contrepartie, ils pourraient aussi favoriser l'étalement urbain. → p. 28

Avis — La commission rappelle la vocation régionale de la route 367 et est d'avis que l'objectif d'un écoulement fluide et sécuritaire entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa doit prévaloir sur les considérations relatives à un hypothétique étalement urbain. → p. 29

Introduction

Le 23 novembre 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquêter et de tenir une audience publique sur le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier par le ministère des Transports. Le mandat a débuté le 29 janvier 2007.

Le projet est soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2). Dans le cadre de la procédure, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avait reçu, le 29 janvier 2002, un avis de projet de la part du promoteur et, le 19 novembre 2004, l'étude d'impact du projet. Par la suite, le Ministre a demandé au BAPE de rendre publique l'étude d'impact lors de la période d'information et de consultation publiques qui s'est déroulée pendant une période de 45 jours, soit du 30 août au 14 octobre 2005. Au cours de cette période, trois propriétaires riverains de la route 367 et un groupe environnementaliste de la région de Québec ont chacun adressé au Ministre une requête d'audience publique. Le 27 octobre 2005, celui-ci a confié au BAPE le mandat d'enquête et, le cas échéant, de procéder à une médiation environnementale à compter du 21 novembre 2005. Le rapport d'enquête et de médiation du BAPE a été transmis au Ministre le 17 janvier 2006 (rapport 223).

Le processus de médiation a permis d'en arriver à des ententes entre le ministère des Transports et les trois requérants résidant dans la zone prévue des travaux de réaménagement de la route 367. Conséquemment, ces derniers ont retiré leur demande d'audience publique conditionnellement à ce que l'éventuel décret d'autorisation du projet renvoie aux engagements du promoteur à leur égard[1]. Cependant, le Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale a maintenu sa demande d'audience publique.

Après réception du mandat d'enquête et d'audience publique cité plus haut, le président du BAPE a constitué une commission dont les constatations et l'analyse sont exposées dans le présent rapport.

1. Le promoteur a confirmé que ces ententes, annexées au rapport 223 du BAPE, seraient toujours valides si le projet se réalisait (M. Luc Bergeron, DT4, p. 16 et 17).

Lors de la première partie de l'audience, la commission a tenu deux séances publiques à Saint-Augustin-de-Desmaures, le 31 janvier et le 1er février 2007. Au cours de la seconde partie de l'audience, la commission a reçu treize mémoires et quatre présentations verbales durant la séance publique tenue à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier le 26 février 2007.

Le projet

La route 367 est l'une des principales voies de circulation de la MRC de La Jacques-Cartier, de la MRC de Portneuf et du secteur ouest de la Communauté métropolitaine de Québec puisqu'elle permet de rejoindre les routes 138, 358, 369 et l'autoroute Félix-Leclerc ou autoroute 40 (figure 1).

Pour le ministère des Transports, cet axe routier, appelé aussi la « route de Fossambault », présente un problème de circulation et de sécurité, et ce, tant pour les usagers de passage que pour les riverains. Afin de remédier à cette situation, il propose de réaménager certains tronçons, dont celui situé entre la voie ferrée de la compagnie Les Chemins de fer Québec-Gatineau (4e Rang Ouest) et la route Grand-Capsa. La section de la route 367 visée s'aligne dans un axe nord-ouest/sud-est et se situe en contrebas des Laurentides. Dans sa partie sud avoisinant la voie ferrée, le projet s'insère dans un relief plat et présente un paysage environnant de caractère naturel. Le relief devient un peu plus montueux vers le nord, dans le secteur de la route Grand-Capsa, qui est essentiellement constitué d'une zone agroforestière. Aucun cours d'eau majeur ne traverse la zone d'étude et aucun écosystème d'importance n'y est relevé dans l'étude d'impact. De nombreuses résidences s'y sont toutefois établies de part et d'autre de l'axe routier.

Pour cette partie de la route 367, le promoteur a analysé huit options et a privilégié une voie de contournement d'une longueur de 3,7 km dans une nouvelle emprise (figure 2).

À partir de la voie ferrée, la route 367 serait détournée vers l'ouest jusqu'à la hauteur du rang Petit-Capsa. Par la suite, la nouvelle route passerait sous un viaduc à construire dans le tracé actuel de la route 367, laquelle pourrait être relevée à cet endroit d'environ 2 m, et le tronçon projeté poursuivrait son parcours à l'est de la route 367 en territoire forestier. Enfin, ce nouveau tronçon rejoindrait la route 367 actuelle à la hauteur de la route Grand-Capsa.

Le nouveau tronçon de la route 367 comporterait :

- deux voies d'une largeur de 3,5 m chacune avec des accotements de 2,5 m dont la moitié serait asphaltée ;

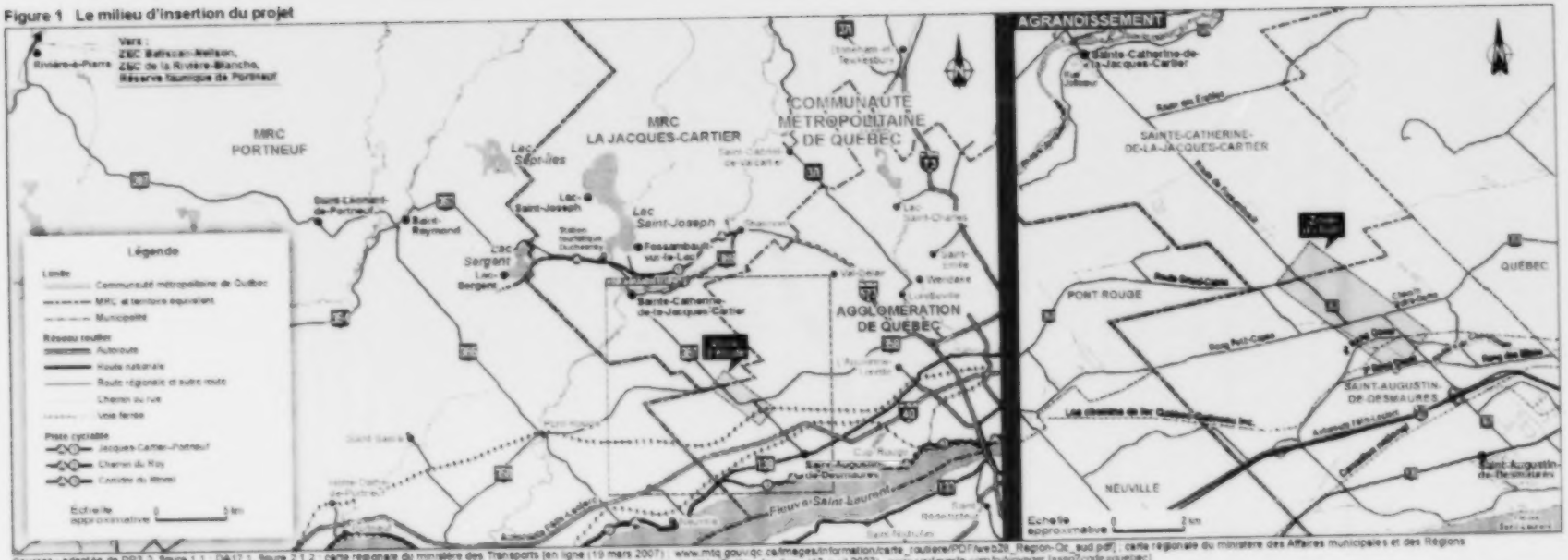
- une voie lente en direction nord entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa ;
- un viaduc au-dessus de la nouvelle route 367 ;
- une bretelle d'entrée en direction sud, près du viaduc projeté ;
- un terre-plein de largeur variable, à l'est du viaduc projeté ;
- un îlot de virage à l'intersection du chemin Notre-Dame et de la nouvelle route 367 pour empêcher le virage à gauche ;
- des murs, écrans et buttes antibruit.

Il est à noter que la bretelle d'entrée en direction sud, le terre-plein et l'îlot de virage à l'intersection du chemin Notre-Dame et de la nouvelle route 367 ont été ajoutés à la suite de demandes de résidants et d'autres usagers de la route anticipant des problèmes éventuels.

Par ailleurs, le ministère des Transports prévoit reconfigurer les intersections du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa, notamment en limitant le champ visuel des usagers de la route pour ainsi les inciter à réduire leur vitesse une fois qu'ils auront parcouru la voie de contournement. Sur la route actuelle, laquelle serait rétrocédée à Saint-Augustin-de-Desmaures pour devenir une route de compétence municipale, le promoteur entend également aménager un cul-de-sac à quelque 300 m de l'extrémité sud du projet. Un accès permettant aux cyclistes et piétons d'emprunter l'ancienne route 367 y serait aménagé. Les accotements sur le tronçon réaménagé seraient asphaltés partiellement pour les cyclistes qui choisiraient d'emprunter la nouvelle route (M^me^ Maryse Hamel, DT4, p. 20).

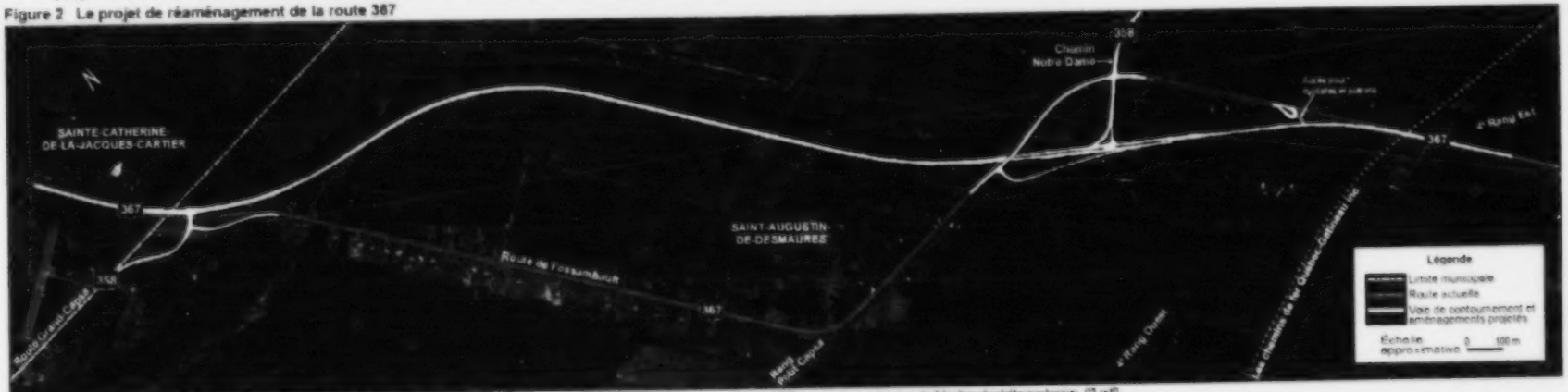
Les coûts de construction du nouveau tronçon s'élèveraient à au moins 12 M$. La date de réalisation des travaux demeure indéterminée en raison des différentes autorisations requises, dont celle de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Figure 1 Le milieu d'insertion du projet



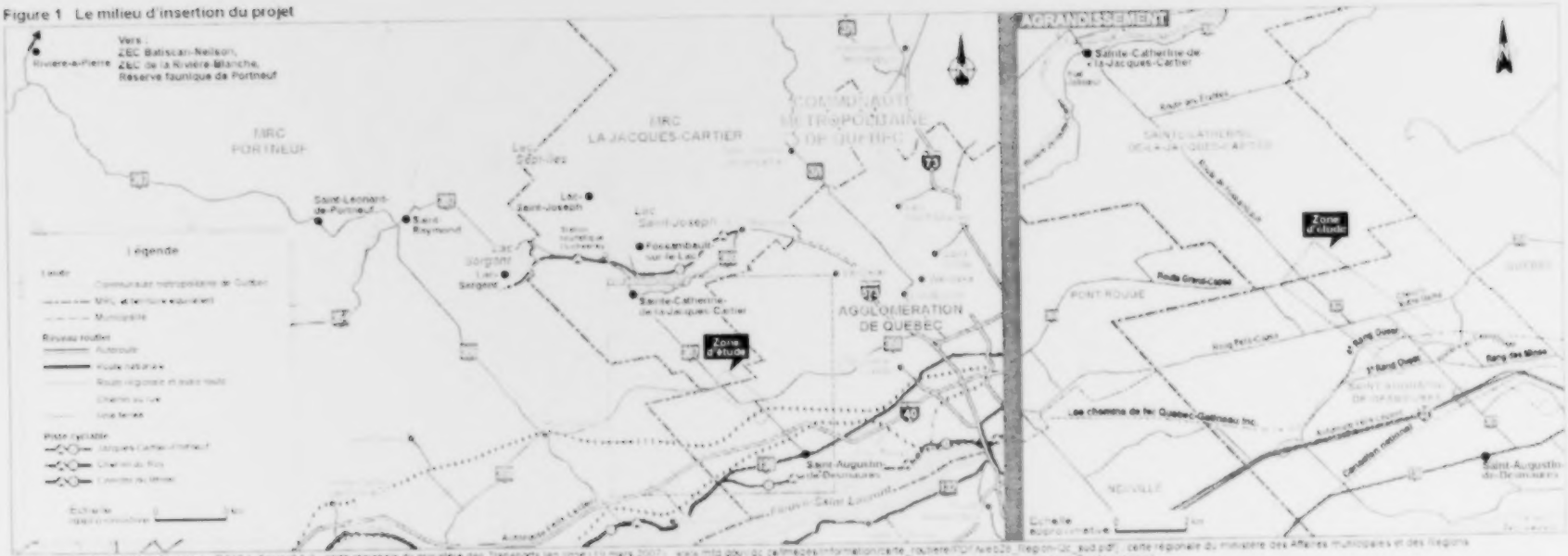
Sources : adaptée de PR3.2, figure 1.1 ; DA17.1, figure 2.1.2 ; carte régionale du ministère des Transports [en ligne (19 mars 2007) : www.mtq.gouv.qc.ca/images/information/carte_routiere/PDF/web38_Region-Qc_sud.pdf] ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (28 mars 2007) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartatheque/region_03.pdf et cmquebec.pdf] ; carte régionale de Vélo Québec [en ligne (17 avril 2007) : www.routeverte.com/hv/voyager.lasso?code=quebec]

Figure 2 Le projet de réaménagement de la route 367



Sources : adaptée de la figure 1 du rapport 223 du BAPE ; DA50 ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (28 mars 2007) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartatheque/region_03.pdf]

Figure 1 Le milieu d'insertion du projet



Sources : adaptée de RR2 2, figure 1.1 ; DA17 1, figure 2.1.2 ; carte régionale du ministère des Transports (en ligne [19 mars 2007] : www.mtq.gouv.qc.ca/images/informationcarte_routiere/RDP/fre020_RegionQC_sud.pdf) ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions (en ligne [26 mars 2007] : www.mamr.gouv.qc.ca/pub/affaires/cartotheque/region_05.pdf et municipalités.pdf) ; carte régionale de Géo-Québec (en ligne [17 avril 2007] : www.cadastre.gouv.qc.ca/pages/region.asp?cod=05&nom=capitale).

Figure 2 Le projet de réaménagement de la route 367

Sources : adaptée de la figure 1 du rapport 705 du BAPE ; DA67 ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions (en ligne [26 mars 2007] : www.mamr.gouv.qc.ca/pub/affaires/cartotheque/region_05.pdf)

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre constitue une synthèse des principales préoccupations, opinions et suggestions qui ont été exprimées au cours de l'audience publique. De manière générale, les avis des participants concernant ce projet sont partagés et polarisés. Ils portent surtout sur les problèmes de sécurité et de fluidité routières actuelles ainsi que sur la solution retenue par le promoteur.

Un problème de sécurité et de fluidité

La majorité des participants à l'audience publique ont évoqué un problème de sécurité de la section de route concernée par le projet. L'un d'eux fait état de son expérience :

> Cette route devient de plus en plus dangereuse pour mes enfants même pour aller voir leurs amis de l'autre côté de la route [...] Lorsque nous devons ralentir pour entrer dans notre cour, les véhicules qui arrivent à plus de 90 km/h derrière nous klaxonnent. Ils doivent freiner pour nous laisser le temps de compléter le virage dans notre entrée. [...] L'heure de pointe est très difficile en raison du trafic élevé. Pour sortir de chez moi, parfois je dois couper la route aux autos qui voyagent à plus de 90 km/h et accélérer rapidement pour atteindre la vitesse du trafic. Sinon, nous pouvons attendre longtemps avant de pouvoir sortir de notre entrée à cause du chapelet d'autos défilant devant nous. Et on se fait couper aussi parfois aux intersections des rangs.
> (M. Luc Poirier, DM1, p. 2 et 3)

Il ajoute qu'en plus d'améliorer notamment la sécurité des utilisateurs de transit la voie de contournement projetée permettrait à la population locale un accès plus sécuritaire à l'actuelle route 367. Ce dernier a déposé une lettre de Postes Canada par laquelle l'organisme informe les résidants du secteur des problèmes relatifs à la livraison du courrier principalement causés par la vitesse et le volume de la circulation et, conséquemment, de l'incapacité du personnel à s'insérer dans le flot de circulation de façon sécuritaire (*ibid.*, p. 4 et annexe).

D'autres participants confirment la vitesse dangereuse de la circulation dans ce secteur. Malgré tout, l'un d'eux ne croit pas qu'il soit possible, dans le contexte actuel, de ralentir la circulation (M. Nicolas Lahaye, DT6, p. 34).

Pour sa part, le maire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier souligne que l'évolution normale des activités économiques générées dans la ville vont « nécessairement contribuer dans le futur à accroître l'achalandage et, par conséquent, à intensifier le problème de sécurité » (M. Jacques Marcotte, DT6, p. 52).

Un participant a communiqué son appréciation de la fluidité de la circulation :

> Il y a sur cette route-là des difficultés énormes, dépassements difficiles, il faut attendre de passer la rivière aux Pommes avant de pouvoir dépasser, surtout quand on va vers le nord [...]. Quand il y a un véhicule agricole, bien là, c'est à la queue leu leu. Aux heures de pointe, c'est la queue leu leu, sans compter qu'il y en a toujours un qui [...] veut tourner à gauche et là, la circulation ralentit.
> (M. Denis Racine, DT6, p. 80)

Deux autres suggèrent par ailleurs une amélioration des conditions de circulation vers le boulevard Henri IV afin de permettre, à la hauteur de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, un meilleur partage de la circulation entre les routes 369 et 367 (M. Jean-Guy Martel, DT6, p. 78 ; M^{me} Marielle Lanouette, DM2, p. 4).

Le choix du promoteur

La voie de contournement proposée par le promoteur suscite des réactions opposées. Pour certains, elle constitue la solution aux problèmes de sécurité routière en redonnant à la route 367 son statut de route régionale et en répondant au développement économique de la région. Pour d'autres, le choix de réaliser une voie de contournement pour solutionner le problème de sécurité routière, plutôt que de réaménager la route existante dans son axe actuel, est discutable.

Un projet attendu pour certains

Les représentants de plusieurs municipalités ainsi que des MRC de La Jacques-Cartier et de Portneuf ont plaidé en faveur du réaménagement proposé par le ministère des Transports pour des motifs de sécurité ainsi que pour des motifs de desserte économique du milieu (Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, DM12 ; Ville de Fossambault-sur-le-Lac, DM6 ; Ville de Lac-Saint-Joseph, DM10.1, annexe ; Municipalité de Rivière-à-Pierre, DM11 ; Ville de Lac-Sergent, DM13 ; MRC de La Jacques-Cartier, DM10.1, annexe ; Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, DM10 ; Municipalité de Saint-Léonard-de-Portneuf, DM7 ; MRC de Portneuf, DM5.2). La Ville de Saint-Raymond, pour qui la route 367 constitue le principal accès à son territoire, explique sa position :

> Pour pouvoir poursuivre leur développement légitime et assurer leur existence, les municipalités du nord-est de Portneuf ne doivent pas être éloignées à cause de l'inefficacité des réseaux routiers supérieurs. Elles ont droit, elles aussi, à un accès facile, rapide et sécuritaire à leur territoire. S'il est dans l'intérêt de limiter le débordement des grands centres urbains, cela ne doit certainement pas se faire ni au détriment des populations rurales québécoises ni à leur isolement et encore moins au détriment de leur sécurité.
> (DM5, p. 10)

Pour certains, le projet s'avère essentiel au développement des activités économiques et récréotouristiques de la région. Ainsi, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier met en évidence l'importance régionale des services de transport et d'entreposage qu'elle accueille sur son territoire pour affirmer que la voie de contournement améliorera le rôle économique de la municipalité en permettant à la route 367 de retrouver sa vocation de voie de transit régional (DM10, p. 7, 12 et 13). La Ville de Saint-Raymond abonde dans le même sens en précisant que, depuis les limites d'approvisionnement de matière ligneuse imposées sur les terres publiques, le trafic lourd transportant la matière brute, provenant maintenant en grande partie du sud, emprunte de plus en plus la route 367. Elle estime que cette importante fonction de la voie de transit doit être prise en compte (DM5, p. 7 et 8).

Par ailleurs, deux entreprises touristiques, Hôtel de Glace Québec-Canada et Arbre en Arbre Duchesnay, estiment que leurs activités génèrent un achalandage de 100 000 visiteurs annuellement. Elles sont préoccupées pour leur clientèle en provenance de l'extérieur du Québec, relativement au trajet routier étroit, sinueux et partagé par le trafic lourd qu'elle doit emprunter pour se rendre à destination (DM10, annexe). Pour sa part, la Station touristique Duchesnay prévoit ajouter à son offre touristique un centre de santé en 2007 : « Il est donc important d'avoir un accès routier sécuritaire pour la clientèle, mais aussi pour les employés de la Station et pour tous les partenaires impliqués » (*ibid.*).

Une solution inappropriée pour d'autres

Le Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale considère que la voie de contournement proposée par le ministère des Transports ne constitue pas une solution adéquate au problème de sécurité. Il explique qu'il serait plus opportun, tant sur le plan financier que technique, de procéder au réaménagement du tronçon dans son axe actuel avec des mesures particulières :

> Il serait judicieux, avant de dépenser autant d'argent, d'essayer des mesures nettement moins coûteuses, telles que d'afficher une réduction de vitesse à 50 km/h, d'intensifier la surveillance policière, voire installer des photo-radars.
> (M. Alexandre Turgeon, DT6, p. 48)

Une résidante qui abonde dans le même sens croit « qu'il y a sûrement des solutions moins coûteuses, plus écologiques et plus respectueuses pour les riverains » (M[me] Noëlla Fiset, DM8, p. 4).

Des résidants qui partagent cet avis suggèrent l'ajout d'autres éléments tels que installer une meilleure signalisation, améliorer les courbes, drainer les fossés, reconfigurer et élargir la chaussée, réaménager les intersections, procéder à un nouveau marquage de la chaussée par une ligne double, installer des feux clignotants et réaliser des aménagements paysagers pour rétrécir le champ visuel (Ferme Pierre Fiset, DM4, p. 3 et 4 ; M. Paul-Guy Boucher, DM9, p. 2 et 3).

Une citoyenne considère que les solutions de design retenues sont disproportionnées en regard des problèmes ainsi que du milieu récepteur : « C'est un ensemble de solutions qui, pour moi, ont nettement un caractère d'autoroute et non pas [...] de route régionale, ce qui est très différent » (M[me] Chantal Prud'homme, DT6, p. 74).

Un participant prétend en outre que la solution retenue ne respecterait pas les grands objectifs d'aménagement du territoire de la MRC de La Jacques-Cartier et de la Communauté métropolitaine de Québec (M. Paul-Guy Boucher, DM9, p. 2). Il croit également qu'elle générera des bouchons de circulation aux deux extrémités de la voie de contournement (DT6, p. 21). Une autre participante anticipe un problème de sécurité dans ces secteurs (M[me] Noëlla Fiset, DM8.1, p. 3). Enfin, certains craignent que le projet ne favorise l'étalement urbain (M[me] Chantal Prud'homme, DT6, p. 75 ; M. Paul-Guy Boucher, DM9, p. 2 ; Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale, DC8, p. 10).

Les conséquences du projet sur la qualité de vie soulève des inquiétudes, notamment pour une citoyenne qui craint une dégradation de son environnement visuel et sonore (M[me] Marielle Lanouette, DM2, p. 2). Une résidante qui serait en partie expropriée s'exprime ainsi :

> Nous avions choisi d'établir notre propriété le long de la route 367 parce que cet endroit présentait un site naturel boisé qui nous avait particulièrement séduits par sa beauté. Il va de soi que de conserver ce site intact est notre principale préoccupation, puisque nous y avons investi tout près de trente années de notre vie et que nous y sommes considérablement attachés. Or, par le projet du ministère, notre cour arrière sera amputée de plus de la moitié de sa superficie et le site extraordinaire que nous avions choisi il y a 28 ans disparaîtra.
> (M[me] Cécile Richard, DM3, p. 2)

Une entreprise agricole, dont une partie des terres serait expropriée par le promoteur, craint pour sa rentabilité et sa relève :

> Que restera-t-il de notre terre après la construction de cette nouvelle route ? Une terre dont la superficie sera diminuée de plus de 12 %, des champs en pointe sur lesquels il sera difficile de travailler avec de la machinerie agricole, pertes de revenus donc obligation d'acheter de la nourriture pour les animaux [...] Qu'arrivera-t-il de la survie de notre ferme, surtout que nous avons transmis à nos deux fils le goût de vivre de l'agriculture et ainsi assurer leur avenir ? Qu'adviendra-t-il de la relève agricole si l'on ne s'en préoccupe pas plus que cela ? (Ferme Pierre Fiset, DM4, p. 2 et 3)

Chapitre 2 La raison d'être du projet

La commission rappelle que le projet a fait l'objet d'une médiation et que trois des quatre requérants ont accepté les mesures d'atténuation du promoteur advenant sa réalisation. De plus, la quatrième requête et la majorité des mémoires déposés à la commission visent essentiellement la justification du projet. Dans ce contexte, et en l'absence d'enjeux particuliers sur le plan biophysique, la commission circonscrit son analyse à la raison d'être du projet et à la solution retenue par le promoteur. Pour son analyse, elle considère notamment le principe de développement durable touchant la satisfaction des besoins dans un environnement sain et sécuritaire. Dans le présent chapitre, il sera ainsi question du milieu d'insertion et des conditions de circulation, de l'examen des solutions proposées et de l'aménagement du territoire.

Le contexte

La route 367, à vocation régionale et dite « de transit », relie entre elles les municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures, de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, de Fossambault-sur-le-Lac, de Lac-Saint-Joseph, de Lac-Sergent, de Saint-Raymond, de Saint-Léonard-de-Portneuf et de Rivière-à-Pierre. Ainsi, elle donne accès aux pôles d'emploi et de services, aux secteurs de villégiature situés près des lacs compris dans le massif des Laurentides de même qu'à des lieux récréatifs importants tels que les ZEC Batiscan-Neilson et de la Rivière-Blanche, la Réserve faunique de Portneuf, la Station touristique Duchesnay, le Parc régional linéaire Jacques-Cartier–Portneuf, le golf Le Grand-Portneuf et la plage Lac Saint-Joseph (figure 1).

La route 367 est également mise en valeur notamment comme lien cyclable avec trois circuits de la route Verte (le Chemin du Roy, le Corridor du Littoral et la piste Jacques-Cartier–Portneuf) ainsi qu'avec la piste Dansereau–La-Liseuse entre Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et Pont-Rouge.

À l'intérieur de la zone d'étude, la route 367 est à deux voies non divisées et emprunte un tracé sinueux. Du sud au nord, elle passe d'un paysage agricole au relief plat à un paysage forestier vallonné. Son parcours est traversé par trois voies secondaires : le chemin Notre-Dame, le rang Petit-Capsa et la route Grand-Capsa (figure 2).

Selon le promoteur, le pourcentage d'automobiles qui circulent sur la route 367, par rapport à l'ensemble des véhicules, serait d'un peu plus de 90 % alors que celui des

véhicules à usage commercial, tels les autobus et les camions, serait de l'ordre de 7 % (PR3.1, p. 9 et 17 ; DA31.1).

Les débits de circulation journaliers moyens, qui varient sensiblement au cours de l'année et selon la section de route évaluée, ont été estimés pour l'année 2002 entre 8 000 et 12 000 véhicules et, depuis, ils se seraient appréciés de 2 % à 3 % annuellement[1]. Une telle augmentation est également prévue par le promoteur jusqu'en 2017. Les débits les plus élevés sont observés durant l'été, soit à la période des vacances annuelles, et la section comprise entre le chemin Notre-Dame et le rang Petit-Capsa demeure la plus achalandée à longueur d'année. La circulation se caractérise aussi par des déplacements pendulaires correspondant aux allers-retours des travailleurs et des étudiants durant les jours ouvrables (débits élevés à la pointe du matin) de même que par des déplacements régionaux vers les principales zones récréatives et de villégiature (débits élevés les week-ends). Selon le promoteur, le tronçon à l'étude a atteint un niveau de service D, ce qui correspond à un écoulement à haute densité avec d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre. Néanmoins, une large part des conducteurs y roule à des vitesses excédant la limite autorisée qui est de 90 km/h (PR3.1, p. 10, 11, 15 à 17 et 19 à 21 ; DA24 ; DA30 ; M. Luc Bergeron, DT4, p. 26 ; DQ1.2, p. 1).

L'état de situation

Construit il y a une cinquantaine d'années, le tronçon à l'étude montre des lacunes importantes nuisant à sa fonctionnalité et à la sécurité des usagers. Il s'agit principalement des caractéristiques géométriques de la route dont plusieurs ne répondent plus aux normes du ministère des Transports[2] et du nombre élevé d'accidents dans ce secteur.

L'infrastructure

L'infrastructure routière offre deux voies de circulation d'une largeur moyenne de 3,3 m chacune, des accotements non asphaltés de quelque 1,2 m, des fossés peu profonds et souvent inexistants, et une emprise de 20 m ou 25 m.

1. À titre comparatif, le débit journalier moyen annuel de la route 367 entre l'autoroute Félix-Leclerc et le rang des Mines dépasse d'environ 50 % le débit de véhicules circulant à la fin de l'autoroute 73 à Stoneham-et-Tewkesbury (PR3.1, p. 10 ; DA31 ; DA31.1).

2. Les caractéristiques géométriques se rapportent aux sections transversales (largeurs des voies et des accotements), au tracé en plan (courbes) et en profil (pentes, possibilités de dépassement) de même qu'aux carrefours, aux distances de visibilité d'arrêt et aux accès riverains (PR3.1, p. 10 et 11).

Elle emprunte un corridor bordé de massifs boisés où la visibilité est continuellement limitée par des éléments du tracé. Cet environnement lui confère l'aspect d'un couloir plutôt étroit et sinueux dont l'emprise et les caractéristiques géométriques de son profil transversal sont inférieures aux normes pour cette catégorie de route, respectant tout juste celles d'une route locale à 70 km/h (PR3.1, p. 11 ; PR5.1, p. 7).

Le tronçon comporte deux courbes prononcées, soit à la hauteur du chemin Notre-Dame et du rang Petit-Capsa. Les rayons de celles-ci sont respectivement de 290 m et 175 m, alors que le rayon minimal pour une vitesse de 90 km/h devrait être de 340 m. Cette déficience est accentuée du fait que ces courbes sont situées dans des pentes et qu'elles sont jumelées à des intersections. Une signalisation particulière recommande d'ailleurs aux conducteurs d'abaisser leur vitesse à 65 km/h dans la courbe du chemin Notre-Dame et à 45 km/h dans celle du rang Petit-Capsa (PR3.1, p. 11 et 13 ; DA24).

Il existe d'autres déficiences géométriques et un manque de visibilité à plusieurs endroits entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa, notamment aux carrefours. Les intersections à signaler sont celles du chemin Notre-Dame, du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa pour lesquelles les distances de visibilité[1] sont inférieures aux normes du ministère des Transports. La distance de visibilité d'arrêt[2] est également insuffisante à la hauteur du chemin Notre-Dame pour ceux qui circulent sur la route 367 en direction sud. Il ne faut donc pas se surprendre si les possibilités de dépassement sont très peu nombreuses. En fait, il n'y a aucune voie réservée aux véhicules lourds qui ont à gravir les pentes et le pourcentage de la longueur devant permettre de dépasser facilement les véhicules lents n'est que de 16 % (moins de 400 m), ce qui est bien en deçà de la norme de 60 % (PR3.1, p. 12 à 15 et 19 ; M. Luc Bergeron, DT4, p. 87).

Un autre élément contribuant à la perte de fonctionnalité et à l'aggravation des problèmes de sécurité est la présence de nombreux accès en bordure de la route. En l'occurrence, la section entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa comporte 170 accès, soit environ 37 accès par kilomètre. Le lotissement résidentiel est plus dense entre le 4e Rang Ouest et le chemin Notre-Dame ainsi qu'entre le rang Petit-Capsa et la route Grand-Capsa. Ce nombre élevé d'accès en bordure de la route 367, dont plusieurs sont non conformes aux critères de conception actuels (présence de murets, pente prononcée vers la route et largeur excessive), va ainsi à l'encontre des

1. La distance de visibilité aux carrefours se traduit par la distance à laquelle un conducteur se trouvant à l'arrêt sur la route secondaire, avant d'effectuer une manœuvre de virage sur la route principale, peut voir venir un véhicule à sa gauche ou à sa droite (PR3.1, p. 13 et 14).

2. La distance de visibilité d'arrêt est la distance nécessaire au conducteur roulant à une vitesse donnée pour immobiliser son véhicule après avoir aperçu un objet sur la chaussée ou un autre véhicule (PR3.1, p. 14).

orientations, des objectifs et des mesures que propose le projet de politique de gestion des corridors routiers du ministère des Transports (PR3.1, p. 15, 58 et 66 ; PR3.2, p. 6 ; M. Luc Bergeron, DT5, p. 50 ; DQ1.1, p. 1).

L'absence d'aménagement pour les adeptes du vélo rend difficile la circulation des cyclistes qui empruntent la route 367 pour accéder aux divers lieux récréatifs et de villégiature de la région ou de ceux qui viennent du rang des Mines et du chemin Notre-Dame.

- *Constat — La commission constate que plusieurs facteurs contribuent à l'insécurité et à la perte de fonctionnalité de la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa. Il s'agit principalement des particularités topographiques du territoire traversé, de certaines courbes prononcées jumelées à des intersections et du grand nombre d'accès.*

La sécurité des usagers

Le bilan de sécurité sur la route 367, entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, couvre les périodes 1993-1995, 1999-2001 et 2003-2005 en s'appuyant sur l'analyse des rapports d'accidents fournis par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le tableau 1 regroupe les principales données sur le nombre d'accidents, leur indice de gravité et leur importance relative.

Le taux d'accidents se calcule à partir du nombre d'accidents, de la période couverte, du volume de circulation et, le cas échéant, de la longueur du tronçon considéré. Le taux d'accidents obtenu pour un endroit donné est par la suite comparé au taux critique, lequel est associé à un taux d'accidents moyen obtenu à partir de lieux similaires. Ainsi, lorsqu'une valeur est supérieure au taux critique, l'endroit est qualifié de potentiellement dangereux. En ce qui a trait à l'indice de gravité, il permet de déterminer les segments ou intersections présentant un problème particulier en matière de gravité (PR3.1, p. 21 ; DA51 ; M. Luc Bergeron, DT5, p. 45).

Au cours des périodes analysées, le nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport policier a respectivement été de 87, 71 et 90. Ces statistiques font en sorte que le segment visé est considéré par le ministère des Transports comme le plus« accidentogène » de la région de la Capitale-Nationale du Québec[1]. Le tableau 1 met aussi en évidence que les collisions ne sont pas réparties de façon

1. Accidentogène : qui est particulièrement propice aux accidents.
Région de la Capitale-Nationale du Québec : région couvrant le territoire de l'agglomération de Québec ainsi que des MRC de Portneuf, de La Jacques-Cartier, de l'Île-d'Orléans, de La Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est.

Tableau 1 Le bilan de sécurité sur la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa

Endroit sur la route 367	Nombre d'accidents[1]			Indicateur de sécurité[2]											
				Taux d'accidents (Ta)			Taux critique (Tc)			Indice de gravité (Ig)			Ta/Tc		
	1993-1995	1999-2001	2003-2005	1993-1995	1999-2001	2003-2005	1993-1995	1999-2001	2003-2005	1993-1995	1999-2001	2003-2005	1993-1995	1999-2001	2003-2005
Intersection Grand-Capsa (intersection en T)	15	7	12	2,11	0,88	1,22	1,22	1,19	1,22	2,47	2,21	2,33	1,73	0,74	1,00
Route 367 entre Grand-Capsa et Petit-Capsa (1 575 m)	18	22	32	2,22	1,76	1,84	3,32	1,99	1,89	3,58	1,91	1,86	0,67	0,95	0,98
Intersection Petit-Capsa (intersection en T)	20	11	8	2,44	1,06	0,7	1,18	1,14	1,19	1,75	2,23	1,31	2,07	0,93	0,59
Route 367 entre Petit-Capsa et Notre-Dame (625 m)	8	4	18	1,04	0,62	2,9	3,70	2,17	1,98	2,69	2,68	1,86	0,28	0,21	1,46
Intersection Notre-Dame (intersection en T)	15	16	14	1,69	1,64	1,04	1,17	1,15	1,16	1,50	1,78	2,68	1,44	1,43	0,90
Route 367 entre Notre-Dame et 4e Rang Ouest (500 m)	4	8	6	0,52	1,64	1,06	3,81	2,27	2,18	2,25	1,63	1,83	0,14	0,77	0,49
Intersection 4e Rang Ouest (intersection en T)	7	3	0	0,82	0,31	–	1,18	1,15	–	1,71	1,83	–	0,70	0,27	–
Pour l'ensemble du tronçon	87	71	90	2,81	2,09	2,28	3,13	1,82	1,77	2,32	1,94	2,21	0,90	1,15	1,29

1. Depuis l'an 2000, les accidents avec dommages matériels seulement dont la valeur est inférieure à 1 500 $ ne sont habituellement pas rapportés par les corps policiers et font plutôt l'objet d'un constat amiable. Conséquemment, pour les périodes 1999-2001 et 2003-2005, le nombre et le taux d'accidents sont sous-estimés, alors que l'indice de gravité est légèrement surestimé.

2. **Taux d'accidents (Ta)** : cet indicateur permet de pondérer le nombre d'accidents à un endroit donné en fonction de sa longueur, de la période d'analyse et du volume de circulation.

   Taux critique (Tc) : cet indicateur permet de vérifier statistiquement le comportement du secteur étudié en fonction de sa longueur, de la période d'analyse, du volume de circulation et d'un taux d'accidents moyen calculé à partir d'endroits ayant des caractéristiques similaires. Il est à noter que le taux moyen utilisé pour la période 1993-1995 est basé sur un échantillon national de faible envergure, contrairement aux périodes plus récentes dont l'échantillon est plus régional et plus représentatif.

   Indice de gravité (Ig) : l'indice de gravité permet de comparer la dangerosité d'un lieu par rapport à un autre, en quantifiant la gravité de chacun des accidents à un endroit donné (dommages matériels, blessures légères, blessures graves et mortalité).

   Ta/Tc : le ratio Ta/Tc permet de comparer un endroit à d'autres lieux présentant des caractéristiques similaires. Ainsi, lorsque le rapport Ta/Tc est supérieur à 1, on dit de ce lieu qu'il présente un nombre anormalement élevé d'accidents.

Sources : adapté de PR3.1, p. 21 et 22 ; DA19 ; DA26.1 ; DA51 ; DA51.1 ; M. Luc Bergeron, DT4, p. 91 et 92 et DT5, p. 45.

uniforme le long de la route 367. En fait, la majorité des accidents se produisent entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa où les débits sont les plus élevés et les caractéristiques géométriques, les plus défavorables, soit des pentes critiques, des courbes prononcées et des carrefours à risque. C'est également sur ce parcours qu'ont été enregistrés les indices de gravité les plus élevés. Des taux d'accidents équivalents ou supérieurs aux taux critiques ont d'ailleurs été mesurés au croisement avec le chemin Notre-Dame et le rang Petit-Capsa, sur le tronçon compris entre ces deux intersections ainsi qu'à la rencontre des routes 367 et Grand-Capsa (PR3.1, p. 22 ; DA25 ; DA28 ; DA29.1 ; M[me] Maryse Hamel, DT4, p. 18 ; M. Luc Bergeron, DT5, p. 29, 30 et 41).

Les relevés de collisions de 1993 à 1995, de 1999 à 2001 et de 2003 à 2005 indiquent par ailleurs qu'un accident mortel s'est produit sur le tronçon à l'étude. Douze accidents ont fait des blessés graves et 73, des blessés légers, alors que 162 accidents n'ont occasionné que des dommages matériels (DA19 ; DA26.1 ; DA27).

La route 367 présente également plusieurs facteurs d'insécurité pour la pratique récréative du vélo compte tenu de sa configuration géométrique déficiente, de l'absence d'accotement asphalté et de la vitesse à laquelle les véhicules se déplacent. La situation est d'autant préoccupante qu'il y a de nombreuses résidences de part et d'autre de la route et que des enfants peuvent y circuler (PR5.1, p. 7).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le tronçon de la route 367 entre le 4[e] Rang Ouest et la route Grand-Capsa requiert des travaux majeurs de réaménagement pour assurer l'écoulement sécuritaire de la circulation et répondre aux besoins actuels et futurs.*

Les solutions proposées

L'amélioration de la sécurité et le maintien de la fonctionnalité de la route 367 représentent les principaux enjeux du projet de réaménagement. Pour y répondre, la voie de contournement à l'est de la route existante apparaît aux yeux du ministère des Transports comme le meilleur tracé, tout en minimisant les répercussions sur l'environnement et tout en permettant une meilleure qualité de vie pour la grande majorité des personnes vivant aux abords de cet axe routier (DA42 ; M[me] Maryse Hamel, DT4, p. 18 à 20 ; M. Luc Bergeron, DT5, p. 11, 14, 15 et 20 à 22).

Le promoteur espère ainsi réduire de moitié le nombre d'accidents :

> On s'est donné comme objectif, un objectif qu'on pense ambitieux mais qu'on va suivre année après année [...] on s'est engagé à tenter de réduire les accidents à

> la hauteur de 50 % des accidents. Notre objectif, notre vœu, c'est qu'au niveau des victimes on puisse réduire ce chiffre-là de beaucoup.
> (M. Luc Bergeron, DT4, p. 81 et 82)

Pour plusieurs participants à l'audience publique, le choix du promoteur est démesuré par rapport aux buts visés et, selon eux, celui-ci devrait plutôt intervenir sur la route actuelle par la mise en place de moyens qui inciteraient les usagers à réduire leur vitesse, notamment en modifiant la signalisation à cet égard, en installant des feux de circulation et en accroissant la surveillance policière.

Comme gestionnaire du réseau routier, le représentant du ministère des Transports a d'abord fait valoir qu'il représentait l'ensemble des milliers d'usagers qui y circulent quotidiennement et dont la très grande majorité lui demandait « de circuler à 90 km/h, soir et matin, 7 jours par semaine, 365 jours par année » (M. Luc Bergeron, DT5, p. 26). La solution privilégiée vise donc à assurer la double utilisation de cette route régionale de façon sécuritaire :

> c'est le débat qu'on doit vivre comme gestionnaire du réseau routier, l'équilibre entre le riverain et le transit [...] par le projet qu'on a présenté ici, on a voulu justement rééquilibrer cette fonction-là en concentrant le trafic de transit sur une route de contournement et en sécurisant et en redonnant une qualité de vie aux riverains qui sont actuellement dans l'axe.
> (*Ibid.*)

Le promoteur a par la suite signalé que la perception du conducteur est déterminante dans sa façon de conduire et conditionne son comportement sur la route. Ainsi, si certaines mesures proposées par des citoyens conviendraient bien dans un milieu qui s'apparente à une agglomération, elles apparaissent inappropriées dans un environnement rural et pour des débits de circulation pouvant dépasser 12 000 véhicules/jour. Dans le contexte actuel, elles seraient donc inefficaces, voire même susceptibles d'empirer la situation sur le plan de la sécurité et de la qualité de vie des résidants qui habitent en bordure de la route 367 (*id.*, DT4, p. 51 à 53).

En appui à ces propos, deux études ont été déposées par le ministère des Transports. La première, réalisée par le Centre de développement technologique de l'École polytechnique de Montréal (Université de Montréal), conclut « que le critère de la sécurité pour l'installation de feux doit être utilisé avec jugement et discernement » puisque « l'effet des feux de circulation sur la sécurité est discutable », que « les feux ne sont pas des mesures de sécurité » et que leur installation « ne devrait être acceptée qu'en dernier recours après une étude approfondie sur sa faisabilité » (DA23, p. 54). Pour l'auteur :

> Parmi les études sur l'influence des feux sur la sécurité, il y a autant de résultats différents qu'il y a d'études. En réalité, plusieurs éléments ont une influence sur la sécurité comme la géométrie du carrefour, les débits et les vitesses des véhicules, l'utilisation du sol adjacent, etc.
> (*Ibid.*, p. 55)

En fait, la principale fonction des feux de circulation est habituellement de gérer la circulation qui partage un même espace en contrôlant le temps accordé à chaque flot pour traverser l'intersection. Or, sur la route 367, les conditions de circulation entre l'axe principal et les voies secondaires sont si différentes en matière de débits et de vitesses que, selon le Ministère, l'application d'une telle mesure ne permettrait pas d'améliorer le bilan des accidents. Il est même possible qu'il y ait un rehaussement du sentiment de sécurité des usagers et un relâchement de leur vigilance, ce qui pourrait s'avérer encore plus dangereux que maintenant en augmentant le risque de collisions arrière et frontales. En contrepartie, l'application d'une telle mesure nuirait à la fluidité de la route et, par des arrêts plus fréquents des véhicules lourds notamment, contribuerait à accroître le niveau de bruit déjà très élevé subi par les riverains (M^me^ Maryse Hamel et M. Luc Bergeron, DT4, p. 19, 20, 51 et 52).

La seconde étude, produite par l'Université de Sherbrooke, s'appuie sur les données recueillies dans une quarantaine de lieux au Québec où la vitesse affichée avait été abaissée à la suite de pressions locales, mais sans que cet abaissement ait été accompagné d'une intensification du contrôle policier ou d'un réaménagement de la route. Elle révèle les principaux constats suivants :

- le changement d'affichage s'est avéré inefficace à réduire les vitesses, notamment la moyenne et le 85^e^ centile[1], puisque les tests statistiques n'ont démontré aucun changement significatif entre les vitesses observées avant et après la baisse de la limite ;

- la modification de l'affichage n'a pas eu d'effet marqué sur la moyenne générale des écarts types qui témoignent de la variabilité des vitesses entre les conducteurs ;

- l'abaissement de la vitesse affichée n'a pas permis de réduire le nombre moyen annuel d'accidents et n'a aucunement contribué à améliorer la sécurité.

Les résultats issus de cette recherche démontrent que les comportements concernant les vitesses pratiquées ne sont pas statistiquement différents avant et après le

1. 85^e^ centile : le centile est la valeur de la variable au-dessous de laquelle se classent 1 %, 2 %, ...85 %, ...99 % des éléments d'une distribution statistique.

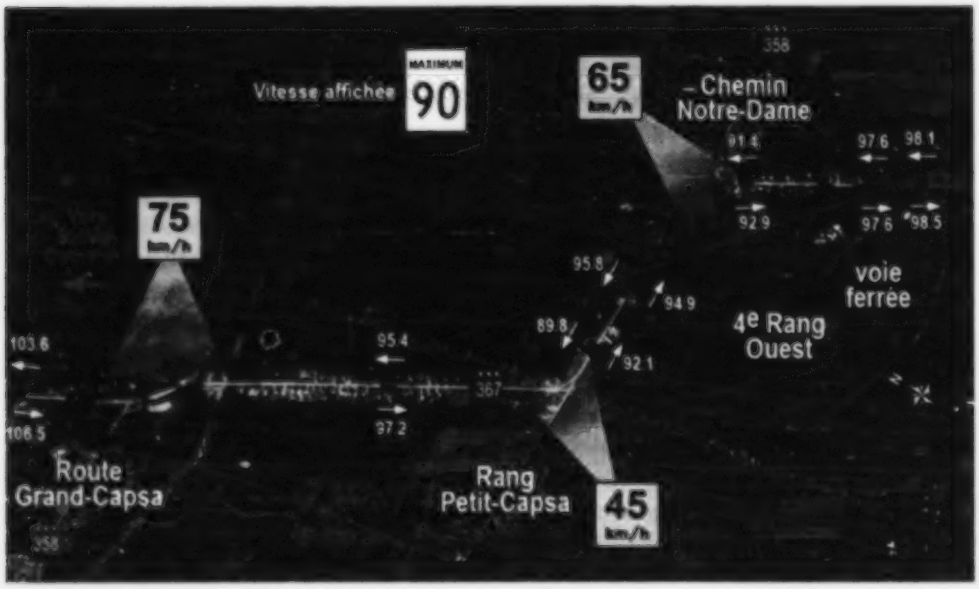
changement de panneaux de signalisation et rejoindraient, selon ses auteurs, les conclusions des études menées à l'étranger. Il appert donc que les conducteurs règlent leur vitesse selon l'information qu'ils reçoivent de la route et de la compréhension qu'ils en ont. Pour la plupart d'entre eux, la vitesse affichée ne correspond donc pas au seuil à ne pas dépasser, mais plutôt à une vitesse de référence autour de laquelle ils estiment pouvoir conduire sans prendre de risques. En outre, il n'a pas été possible d'établir clairement un lien entre la diminution de la limite de vitesse et la sécurité.

En référence à des recherches antérieures, la seconde étude révèle également le constat d'écarts importants entre les vitesses adoptées par la circulation locale et celle dite « de transit », laissant supposer que la perception et les attentes des résidants ne sont pas les mêmes que celles des personnes vivant à l'extérieur du milieu traversé. En d'autres termes, les résidants auraient tendance à circuler à vitesse réduite alors que les conducteurs de passage excéderaient souvent la vitesse affichée. Il y aurait donc des conflits entre les véhicules roulant à des vitesses différentes, ce qui provoquerait parfois des accidents, à tout le moins des manœuvres dangereuses (DA22, p. 2, 4, 11, 14, 16 et 17).

De façon générale, la commission souscrit à l'évaluation que fait le Ministère des mesures proposées par plusieurs participants. En l'occurrence, elle doute de leur performance éventuelle à améliorer la sécurité sur la route 367 tout en préservant sa vocation régionale. La commission convient cependant qu'une surveillance policière accrue, applicable dans un court laps de temps, serait d'une certaine efficacité sur le plan de la sécurité routière, mais elle demeurerait intermittente. D'autres mesures comme le recours à des panneaux d'affichage lumineux et l'installation de cinémomètres photographiques (« photo-radars ») mériteraient aussi d'être considérées quoique là aussi elles auraient un effet limité si des corrections majeures n'étaient pas apportées à la géométrie de la route.

Actuellement, le peu de contrôle policier, comme l'ont souligné des citoyens de Saint-Augustin-de-Desmaures résidant en bordure de cette route, pourrait expliquer le fait que plusieurs des véhicules rouleraient sur le tronçon visé à des vitesses excessives (M^{mes} Cécile Richard et Julie Brochu-Fiset et M. Nicolas Lahaye, DT6, p. 4, 5, 12 et 30). La figure 3 faisant état des relevés effectués pendant plusieurs jours en juin 2005 indique en effet que presque toutes les vitesses moyennes enregistrées étaient supérieures à la vitesse permise (90 km/h) et que les vitesses recommandées dans les courbes (65 km/h, 45 km/h et 75 km/h) étaient largement dépassées.

Figure 3 Les vitesses moyennes des véhicules circulant dans la zone d'étude



Sources : adaptée de DA24 ; DA24.1.

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que la voie de contournement proposée par le ministère des Transports représente la meilleure garantie pour améliorer la sécurité sur la route 367 et préserver à long terme la vocation régionale de cet axe routier.*

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'il serait important que l'ensemble des intervenants concernés mettent dès maintenant en place des mesures, telles qu'un contrôle policier plus soutenu, pour contrer les vitesses excessives et améliorer la sécurité du tronçon de la route 367 entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa.*

L'aménagement du territoire

L'historique

Selon l'étude d'impact, il y a plus de 30 ans que le ministère des Transports envisage l'amélioration de la route 367. Le projet a été reporté à maintes reprises depuis les années 1970. À cette époque, le projet préconisé en était un d'élargissement et de réfection de la route existante. Mais à partir de 1996, en raison de problèmes se

rapportant à la géométrie de la route et aux accès riverains, le Ministère a commencé à revoir le projet en matière de gestion des corridors routiers.

D'abord, une étude d'opportunité du projet de réaménagement de la route 367 entre l'autoroute Félix-Leclerc à Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier a été réalisée, en collaboration avec le milieu. La version finale de cette étude a été complétée en 2000 (PR3.1, p. 4). Par la suite, le Ministère a divisé le corridor en trois secteurs distincts (figure 1, agrandissement) :

- secteur 1 : de la sortie de l'autoroute Félix-Leclerc au 4e Rang Ouest (2 km) ;
- secteur 2 : du 4e Rang Ouest à la route Grand-Capsa (3,5 km) ;
- secteur 3 : de la route Grand-Capsa à la rue Jolicœur (8,5 km).

En 1998, un comité directeur regroupant des représentants du ministère des Transports, de la MRC de La Jacques-Cartier et des municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Saint-Augustin-de-Desmaures a été formé. Un comité technique composé de professionnels et de représentants techniques de ces mêmes entités et devant faire des recommandations au comité directeur a également été créé. Le comité technique avait comme mandat de définir la problématique et d'analyser les besoins, de réaliser les analyses de variantes et de proposer des avenues de solution en matière d'intervention sur la route et d'aménagement du territoire. Huit variantes ont été analysées par le comité technique. Le comité directeur conjoint avait quant à lui comme mandat de guider les travaux, d'approuver les recommandations du comité technique et d'obtenir les approbations nécessaires (DA36 ; DA42.1, p. 1).

Des travaux dans le secteur 1, soit entre l'autoroute Félix-Leclerc et le 4e Rang Ouest, ont été réalisés au cours de 1999 et 2000. Ces travaux consistaient essentiellement à réaménager les intersections du rang des Mines et du 3e Rang Ouest de façon à ramener la route 367 à deux voies, à aménager une voie de virage à gauche et à remettre les accès aux normes. Les travaux dans le secteur 3 ne sont pas commencés. Le présent projet concerne essentiellement le secteur 2, soit le tronçon qui va du 4e Rang Ouest jusqu'à la route Grand-Capsa.

Le consensus municipal

L'audience publique a fait ressortir un consensus des municipalités de la région sur le projet de réaménagement de la route 367. Toutes celles qui ont participé à la consultation publique appuient le projet présenté par le ministère des Transports.

Alors que les raisons invoquées à l'appui du projet par la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures ont trait davantage à la sécurité et au nombre de propriétés touchées par le projet, les municipalités situées au nord soulèvent des arguments se rapportant davantage à l'aménagement du territoire. La plupart espèrent que le projet permettra à la route 367 de retrouver sa vocation régionale.

La route 367 est l'une des principales voies d'accès à la partie nord-est de la MRC de Portneuf, notamment les municipalités de Saint-Raymond, Lac-Sergent, Saint-Léonard-de-Portneuf et Rivière-à-Pierre. Dans son mémoire, la Ville de Saint-Raymond souligne que la route 367 est d'une importance stratégique pour ces municipalités, qui ont d'ailleurs déposé des résolutions d'appui au projet tout comme la MRC de Portneuf (DM5 ; DM5.2 ; DM7 ; DM11 ; DM13). Depuis qu'une grande papeterie de Saint-Raymond a été vendue, la proportion de matière ligneuse récoltée sur des terres publiques situées au sud a augmenté. Puisque le transport lourd provenant du sud et se dirigeant vers Saint-Raymond emprunte généralement la route 367, l'amélioration des conditions de circulation sur cette route ne peut qu'être bénéfique pour l'activité économique de la ville. Le développement touristique pourrait aussi être favorisé par un accès plus facile et sécuritaire à ce territoire.

Selon la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, le projet de réaménagement de la route 367 aurait comme effet d'assurer le développement de ses activités économiques et d'accroître la qualité de vie de ses résidants et visiteurs (DM10, p. 10). Cette municipalité vise à se développer davantage comme pôle régional de services pour le secteur ouest de la MRC de La Jacques-Cartier ainsi que comme pôle récréotouristique pour la région de Québec, voire pour l'ensemble du Québec :

> Le rôle de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans l'armature urbaine régionale dépend de façon critique de la qualité du réseau routier régional qui la met en relation avec la ville de Québec, autrement dit ce rôle dépend, de façon critique, de la qualité et de l'efficacité de la route 367 qui est son lien le plus direct avec la région de Québec.
> (*Ibid.*, p. 7)

La MRC de La Jacques-Cartier ainsi que les autorités municipales de Fossambault-sur-le-Lac et de Lac-Saint-Joseph ont adopté des résolutions d'appui au mémoire de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (DM6 ; DM10.1, annexe). Pour elles comme pour d'autres municipalités, la route 367 est un lien nécessaire avec la Communauté métropolitaine de Québec puisqu'une partie de leurs résidants permanents travaillent à Québec et que leurs villégiateurs et leur population estivale empruntent régulièrement cette route.

Il importe de rappeler que, par leur participation aux comités directeur et technique, les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Saint-Augustin-de-Desmaures ont contribué à l'élaboration du projet. Leurs représentants ont également souligné en audience publique que le projet était conforme à la réglementation régissant l'aménagement de leur territoire respectif (MM. Pierre Boulanger et Martin Careau, DT5, p. 19 et 52).

- *Constat — La commission constate qu'il y a un consensus municipal en faveur du réaménagement de la route 367 présenté par le ministère des Transports et que les municipalités desservies au nord souhaitent un lien routier fluide et sécuritaire les reliant notamment à la Communauté métropolitaine de Québec.*

La gestion du corridor routier

Au cours des ans, les abords de la route 367 ont fait l'objet de lotissement résidentiel important qui entraîne des conséquences sur la fonctionnalité de la route, puisqu'elle présente de nombreux conflits entre la circulation de passage et la circulation locale. À cet égard, des études du ministère des Transports sur la gestion des corridors routiers « ont permis d'établir un lien entre le nombre élevé d'accès le long des corridors nationaux et régionaux, la détérioration des conditions de circulation et l'augmentation des problèmes liés au manque de sécurité » (PR3.1, p. 3).

Ce nombre élevé d'accès est l'une des raisons invoquées par le promoteur pour justifier le contournement de la route actuelle en évitant le milieu bâti, plutôt que son réaménagement dans l'axe. Il désire séparer définitivement la circulation locale de celle de transit et ainsi redonner à la route 367 sa fonction première de route régionale. Le besoin de desserte des gens qui se rendent dans les secteurs au nord de la route 367 serait ainsi mieux servi (M^{me} Maryse Hamel, DT4, p. 17 et 18).

Puisque le problème actuel découle en grande partie du développement non planifié qui a eu lieu le long du corridor, des participants à l'audience publique craignent que la même situation ne se reproduise dans l'avenir le long du nouveau tronçon de route. C'est le cas notamment de la municipalité de Saint-Léonard-de-Portneuf qui propose « que des règles strictes soient adoptées concernant l'interdiction de construire en bordure du nouveau tronçon afin d'éviter que la même problématique se répète dans le futur » (DM7, p. 2).

Sur la route 367 au nord du projet à l'étude, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier réglemente actuellement le lotissement afin de limiter le nombre d'accès à la route. Ainsi, depuis 1999, les terrains localisés le long des routes 367 et

369 à l'extérieur du périmètre d'urbanisation doivent avoir une largeur minimale de 70 m plutôt que 35 m (DM10, p. 17).

Selon son maire, la municipalité de Lac-Sergent a adopté une résolution visant à interdire les accès privés le long de la route 367 sur son territoire. Cette demande a été transmise au ministère des Transports (M. Denis Racine, DT6, p. 80). Les MRC de Portneuf et de La Jacques-Cartier, dans leur schéma d'aménagement révisé respectif, incluent également des dispositions visant à freiner l'urbanisation le long des routes nationales (DB11, volume 2, p. X-3 ; DA17, p. 45 ; M. Denis Racine, DT6, p. 80).

Le représentant de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures a fait remarquer que, sur le territoire de cette municipalité, un nombre « très limité » de nouvelles constructions pourraient s'implanter. Les seules qui le pourraient devraient se situer dans des « îlots déstructurés » formellement circonscrits par la Communauté métropolitaine de Québec, c'est-à-dire des zones déjà occupées par des habitations, des commerces ou d'autres activités non liées à l'agriculture. Or, il souligne qu'aucun îlot déstructuré ne se trouve dans la zone d'étude du projet de réaménagement de la route 367 : « donc, dans cette perspective-là, la nouvelle artère [...] ne permettrait pas d'avoir de nouvelles constructions » (M. Pierre Boulanger, DT4, p. 83 et 93). De plus, comme elles se retrouveraient en zone agricole, elles nécessiteraient l'aval de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Néanmoins, le ministère des Transports s'engage à préserver l'intégrité des nouvelles voies en imposant une servitude de non-accès entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa. Seuls les accès pour desserte des terrains forestiers ou agricoles seraient maintenus (M. Luc Bergeron, DT5, p. 53 et 78). Le représentant du Ministère explique : « c'est une voie de contournement qu'on veut construire pour une raison de sécurité, mais qu'on veut conserver idéalement à perpétuité avec la fonctionnalité qu'elle aura » (*id.*, DT4, p. 84). Le ministre des Transports peut en effet exercer ce pouvoir en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-9). Certains participants à l'audience publique estiment également qu'une servitude de non-accès le long du nouveau tronçon est nécessaire pour éviter de répéter les erreurs du passé (Ville de Saint-Raymond, DM5, p. 6 ; Municipalité de Saint-Léonard-de-Portneuf, DM7, p. 2).

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que les dispositions municipales en place et la servitude de non-accès prévue par le ministère des Transports sont suffisantes pour limiter efficacement le développement sur le nouveau tronçon de la route 367 entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa.*

Le développement au nord du projet

En 2002, dans l'étude d'impact, le promoteur anticipait une augmentation moyenne des débits de circulation sur la route 367 dans la zone d'étude de 2,25 % à 3 % par année (PR3.1, p. 17). Les projections plus récentes montrent une augmentation plus rapide que celle anticipée entre la route Grand-Capsa et le rang Petit-Capsa. Les dernières données déposées à la commission montrent en effet une augmentation de 12 % pour le débit journalier moyen annuel et de 29 % pour le débit journalier moyen estival dans ce secteur. Toutefois, les pourcentages d'augmentation annuelle demeurent du même ordre, soit de 1,8 % à 2,7 % (DQ1.2).

Cette augmentation pourrait s'expliquer en partie par la croissance de la population. D'ailleurs, dans son schéma d'aménagement, la MRC de La Jacques-Cartier observe que la population des municipalités au nord de la route 367 est en croissance et prévoit que cet accroissement se poursuivra dans les quinze prochaines années (DB11, p. IV-4). Les mises en chantier résidentielles à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier sont également en très nette progression, passant de 14 en 1998 à 77 en 2006 (DB14 et DB14.1).

- *Constat — La commission constate que l'achalandage de la route 367 est en augmentation et que celle-ci est susceptible de se poursuivre dans les prochaines années.*

Des participants à l'audience publique étaient préoccupés par l'accélération possible de l'étalement urbain que pourrait occasionner le réaménagement de la route 367. Les infrastructures de transport ont assurément des effets structurants sur l'aménagement du territoire. Un développement des activités économiques et récréotouristiques engendré par un accès routier plus facile, par exemple, peut entraîner l'étalement des lieux de résidence et de travail vers la périphérie.

La réfection de la route 367, de la sortie de l'autoroute Félix-Leclerc à la rue Jolicœur à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (secteurs 1, 2 et 3), améliorerait la sécurité et les conditions de circulation entre Québec et les municipalités plus au nord et, conséquemment, favoriserait le maintien et le développement des activités économiques des municipalités au nord. La création d'un lien routier plus fluide et plus sécuritaire sur l'ensemble du parcours de la route 367 pourrait ainsi augmenter le pouvoir d'attraction de ces municipalités et, de ce fait, encourager un certain étalement urbain. Par ailleurs, la commission précise que la route 367 est une route régionale et qu'à ce titre elle doit favoriser les échanges.

La commission désire cependant rappeler que le projet vise à réaliser une voie de contournement sur un tronçon de la route 367 actuelle afin d'éviter une zone où les

accès à la route sont très nombreux et ainsi redonner à la route sa vocation initiale de route régionale. Il ne créerait donc pas un nouvel accès au territoire. Les routes 365 et 369 constituent également d'autres accès importants à ce même territoire.

Par ailleurs, la vitesse affichée sur le nouveau tronçon ne serait pas différente de celle affichée sur la route 367 actuelle, soit 90 km/h, mais l'amélioration des conditions de circulation sur le nouveau tronçon se traduirait par un temps de parcours légèrement réduit. Actuellement, la majorité des conducteurs sur la route 367 roulent à une vitesse variant entre 90 et 100 km/h. Même si la vitesse moyenne augmentait de 10 km/h sur le nouveau tronçon de route et que la circulation était fluide, la réduction du temps de parcours entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa ne dépasserait pas 30 secondes. Le gain de temps pourrait cependant être plus important à certaines périodes de la journée, notamment au cours du transport scolaire.

Enfin, lors de l'audience publique, le représentant de la MRC de La Jacques-Cartier a affirmé que le projet n'était pas nécessaire pour la réalisation des projets de lotissement résidentiel dans les municipalités du nord, considérant que ces 3,7 km n'allaient pas favoriser un essor important (M. Claude Langlois, DT5, p. 69). Il donne en exemple le contournement d'une partie de la route 175 par une autoroute sans accès en 1994 dans la municipalité de cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury qui, selon lui, n'aurait eu aucun effet sur les mises en chantier résidentielles dans les années suivantes. Le porte-parole de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ne croit pas que le gain de temps apporté par le présent projet, c'est-à-dire entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, soit suffisamment important pour encourager l'étalement urbain (M. Martin Careau, DT5, p. 16). Un autre représentant de cette municipalité précise que ce phénomène urbanistique résulte principalement d'une modification majeure du réseau de transport alors que le projet présenté ne vise qu'à redonner à la route actuelle ses capacités antérieures (M. Jean-Paul Gravel, DT6, p. 61).

À la lumière de ces considérations, la commission estime que, dans le secteur visé par le présent projet, la sécurité des riverains et des usagers de la route 367 justifie à elle seule le projet.

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que l'ensemble des travaux projetés sur la route 367, incluant le réaménagement entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, faciliteraient les échanges entre les agglomérations et auraient des effets bénéfiques sur le maintien et le développement des activités économiques et récréotouristiques des municipalités au nord du projet actuel. En contrepartie, ils pourraient aussi favoriser l'étalement urbain.*

- ***Avis*** *— La commission rappelle la vocation régionale de la route 367 et est d'avis que l'objectif d'un écoulement fluide et sécuritaire entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa doit prévaloir sur les considérations relatives à un hypothétique étalement urbain.*

Conclusion

En 2006, le processus de médiation du BAPE a permis d'obtenir des ententes entre le ministère des Transports et trois des quatre requérants d'audience publique. La quatrième requête et la majorité des mémoires déposés durant le présent mandat visaient essentiellement la justification du projet. Pour ces raisons, la commission a concentré son analyse sur la raison d'être du projet. Le promoteur a confirmé que ses engagements pris lors de l'étape de médiation demeuraient toujours valides même si le projet a subséquemment fait l'objet d'une audience publique. La commission considère à cet égard qu'un éventuel décret autorisant le projet devrait contenir lesdits engagements du promoteur.

Le segment de route situé entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, qui fait l'objet du projet de voie de contournement, est considéré par le ministère des Transports comme le plus accidentogène de la région de la Capitale-Nationale. À la lumière de l'information soumise et dans la perspective d'assurer un environnement sain, sécuritaire et en harmonie avec le développement économique, la commission estime que le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est justifié puisqu'il représente la meilleure garantie pour améliorer la sécurité sur cette voie de circulation et préserver à long terme sa vocation régionale. De plus, le projet reçoit l'appui des municipalités et des MRC concernées.

Par ailleurs, la commission est d'avis que les présentes dispositions municipales ainsi que la servitude de non-accès prévue par le ministère des Transports seraient suffisantes pour limiter efficacement le développement aux abords du corridor routier proposé et éviter que ne se reproduise la situation actuelle.

Enfin, en considération de l'achalandage croissant et d'ici à ce que le projet de réaménagement de la route 367 se réalise, advenant son autorisation, la commission invite l'ensemble des intervenants concernés à mettre rapidement en place des mesures, telles qu'un contrôle policier plus soutenu, pour contrer les vitesses excessives et améliorer la sécurité sur le tronçon compris entre le 4e Rang Ouest et la route Grand-Capsa.

Fait à Québec,

Lucie Bigué
Présidente de la commission

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Yvon Deshaies, analyste
Stéphanie Dufresne, analyste

Avec la collaboration de :
Danielle Hawey, conseillère en communication
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Mélissa Poirier, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Charles Demers

Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale
M. Alexandre Turgeon

M^me^ Cécile Richard

Ferme Pierre Fiset
M^me^ Julie Brochu-Fiset

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 29 janvier 2007.

La commission et son équipe

La commission

Lucie Bigué, présidente

Son équipe

Yvon Deshaies, analyste
Stéphanie Dufresne, analyste
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Mélissa Poirier, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Danielle Hawey, conseillère en communication
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 22 et 23 janvier 2007	Rencontres préparatoires tenues à Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

1re partie	2e partie
Le 31 janvier et le 1er février 2007 Campus Notre-Dame-de-Foy Saint-Augustin-de-Desmaures	Le 26 février 2007 Centre Anne-Hébert Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Luc Bergeron, porte-parole M. Marcel Gagné Mme Maryse Hamel M. Martin Lafrance M. Charles Morin Mme Marie Nolet M. Jacques Tétrault

Les personnes-ressources

M. Jean-Maurice Hamel	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
M. Jacques J. Tremblay, secteur Forêt Mme Chantal Dubreuil, secteur Faune	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Mme Danielle Dallaire	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Claude Langlois	MRC de La Jacques-Cartier

M. Pierre Boulanger	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
M. Martin Careau	Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Les participants

		Mémoires
M. Benoît Audet		
M. Paul-Guy Boucher		DM9 DM9.1
M. Eddy Bujold		
M. Laurier Côté		
M[me] Noëlla Fiset		DM8 DM8.1
M[me] Jocelyne Gagné-Jobin		
M. Nicolas Lahaye		Verbal
M[me] Mariette Lanouette		DM2
M. Jean-Guy Martel		Verbal
M. Luc Poirier		DM1
M[me] Chantal Prud'Homme		Verbal
M[me] Cécile Richard		DM3
M. Sylvain Turmel		
Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale	M. Alexandre Turgeon	Verbal
Ferme Pierre Fiset	M[me] Julie Brochu-Fiset	DM4
Municipalité de Rivière-à-Pierre		DM11
Municipalité de Saint-Léonard-de-Portneuf		DM7

Ville de Fossambault-sur-le-Lac		DM6
Ville de Lac-Sergent	M. Denis Racine	DM13
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures		DM12
Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	M. Jacques Marcotte, porte-parole M. Jean-Paul Gravel	DM10 DM10.1
Ville de Saint-Raymond	M. Rolland Dion, porte-parole M. Alain Tardif	DM5 DM5.1

Au total, treize mémoires et quatre présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Anne-Hébert
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Bibliothèque Alain-Grandbois
Saint-Augustin-de-Desmaures

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, décembre 2001, 7 pages et annexes.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, février 2002, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement.*

PR3.1 *Rapport principal*, version finale, décembre 2004, 175 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, juin 2005, 60 pages.

PR4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Addenda *n° 1 à l'étude d'impact : bonification du réaménagement de la route 367, secteur du croisement et du chemin Notre-Dame*, 31 août 2005, 4 pages et annexes.

PR5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 22 février 2005, 5 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, mars 2005, 19 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 2 mai au 16 juin 2005, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 12 juillet 2005, 4 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

Correspondance

CR1 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation publiques à compter du 30 août 2005*, 19 juillet 2005, 1 page.

CR2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Nomination de la commission*, 8 janvier 2007, 1 page.

CR3 *Requêtes d'audience publique adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 11 septembre au 4 octobre 2005, pagination diverse.

CR4 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation à compter du 21 novembre 2005*, 27 octobre 2005, 1 page.

CR4.1 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre accordant un délai supplémentaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour la médiation*, 13 janvier 2006, 1 page.

CR5 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique à compter du 29 janvier 2007*, 23 novembre 2006, 1 page.

AV3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques qui s'est tenue du 31 août au 14 octobre 2005*, 3 pages.

Par le promoteur

Documentation déposée au cours de la médiation qui s'est tenue du 21 novembre 2005 au 17 février 2006

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet lors de la rencontre du 1er décembre 2005*, 9 pages.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Agrandissement secteur du croisement et chemin Notre-Dame*, addenda *1*, *figure* 2, août 2005.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Statistiques d'accidents sur la route 367, de la route Grand-Capsa au 4e Rang Ouest*, 22 décembre 2005, 2 pages.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Proposition du ministère des Transports à l'attention de M. Charles Demers et Mme Guylaine Dumais*, 20 décembre 2005, 10 pages et annexes.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Proposition du ministère des Transports à l'attention de Mme Cécile Richard et M. Gérard Richard*, 20 décembre 2005, 8 pages et annexes.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Proposition du ministère des Transports à l'attention des propriétaires de la Ferme Fiset*, 20 décembre 2005, 6 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Superficies touchées concernant le lot 108-2-P*, 1 figure.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Superficies touchées concernant les lots 105-14 et 106-2*, 1 figure.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Terres agricoles touchées concernant les lots 104-P, 105-P, 106-P et 107-P*, 1 figure.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions d'engagement du ministère des Transports à l'attention de M. Charles Demers et Mme Guylaine Dumais*, 18 janvier 2006, 13 pages et annexes.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions d'engagement du ministère des Transports à l'attention de Mme Cécile Richard et M. Gérard Richard*, 18 janvier 2006, 11 pages et annexe.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions d'engagement du ministère des Transports à l'attention des propriétaires de la Ferme Fiset*, 18 janvier 2006, 9 pages.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions finales d'engagement du ministère des Transports à l'attention de M. Charles Demers et Mme Guylaine Dumais*, 2 février 2006, 13 pages et annexes.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions finales d'engagement du ministère des Transports à l'attention de Mme Cécile Richard et M. Gérard Richard*, 2 février 2006, 11 pages et annexes.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propositions finales d'engagement du ministère des Transports à l'attention des propriétaires de la Ferme Fiset*, 6 février 2006, 9 pages.

Documentation déposée lors de l'audience qui a débuté le 29 janvier 2007

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Pour une région en mouvement*, avril 2000, 49 pages et annexes.
[En ligne (7 février 2007) : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/cap_nationale/plan.asp]

DA16.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Pour une région en mouvement, en bref*, avril 2000, 51 pages et cartes.

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de Portneuf. Un complément essentiel au dynamisme régional. Plan d'action*, 2003, 43 pages.
[En ligne (7 février 2007) : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/cap_nationale/plan_portneuf.asp]

DA17.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de Portneuf. Un complément essentiel au dynamisme régional. Diagnostic*, 2003, 135 pages.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, dépliant à 6 volets et annexe.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau des statistiques d'accidents sur la route 367 (de la route Grand-Capsa au 4e Rang Ouest) – Période du 2003-01-01 au 2005-12-31*, 2 pages.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, 2 pages.
[En ligne (25 janvier 2007) : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/activites_immobilieres.asp]
De l'information est également accessible à l'adresse : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/M_28/M28.htm.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Version imprimée de la présentation du promoteur*, 31 janvier 2007, 8 pages.

DA21.1 *Présentation du promoteur*, 36 diapositives, 18 pages.

DA22 Lynda BELLALITE, Thérèse AUDET, Frédérick MICHAUD et Marc-André TACHÉ. *L'impact de l'abaissement de la limite de vitesse sur le comportement du conducteur et la sécurité*, résumé de l'étude, 19 pages.

DA23 Karsten BAASS. *Analyse du critère de sécurité pour l'installation de feux de circulation*, document soumis par le Centre de développement technologique de l'École polytechnique de Montréal au ministère des Transports, rapport final révisé, décembre 2001, 60 pages.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vitesse affichée et vitesses suggérées sur la route 367*, document présenté le 31 janvier et le 1er février 2007, 1 page.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Statistiques d'accidents sur l'autoroute 73 Nord à une chaussée entre les kilomètres 54 à 60*, document complémentaire (volet sécurité), 2 pages.

DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Statistiques d'accidents recensés pour les périodes de 3 ans 1993 à 1995 et 1999 à 2001 sur la route 367*, 1er février 2007, 1 page.

DA26.1 *Version révisée du document DA26*, 1er février 2007, 1 page.

DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Sécurité routière et accident, tableau de l'évolution des accidents entre 1999 et 2001, 2003 et 2005*, document présenté le 31 janvier et le 1er février 2007, 1 page.

DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gravité des accidents entre 2003 et 2005*, carte.

DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse comparative du ratio accidents par km sur le réseau routier de la Capitale-Nationale*, janvier 2007, 3 pages.

DA29.1 *Version révisée du document DA29*, 12 février 2007, 5 pages.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Circulation 2005 – Débit journalier moyen estimé (DJME) sur la route 367*, janvier 2007, 1 page.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question posée lors de la première partie de l'audience sur le pourcentage des camions*, 1 page et 3 cartes.

DA31.1 *Version révisée du document DA31*, 1er février 2007, 1 page.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Puits d'eau potable*, présentation du 31 janvier 2007, 2 pages.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bassins de rétention*, présentation du 31 janvier 2007, 4 pages.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, présentation du 31 janvier 2007, 1 page.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme sur les servitudes de non-accès*, tome 1, chapitre 11, 15 juin 2005, 1 page.

DA36 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Consultation et information (comités directeur et technique)*, 6 pages.

DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des représentants pour les comités directeur et technique en 2003 et 1998*, pagination diverse.

DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Comptes rendus de réunions des comités directeur et technique pour le projet de réaménagement de la route 367.*

DA38.1 *Présentation du projet de réaménagement de la route 367 au comité directeur*, réunion du 28 août 2003, 8 pages.

DA38.2 *Présentation du projet de réaménagement de la route 367 aux représentants de la nouvelle Ville de Québec*, réunion du 17 juin 2003, 8 pages.

DA38.3 *Phase II du réaménagement de la route 367 (contournement) Saint-Augustin-de-Desmaures*, réunion du 21 juin 2001, 3 pages.

DA38.4 *Rencontre du comité directeur*, réunion du 20 avril 1999, 9 pages.

DA38.5 *Deuxième rencontre du comité technique*, réunion du 10 mars 1999, 5 pages.

DA38.6 *Première rencontre du comité technique*, réunion du 20 janvier 1999, 6 pages.

DA38.7 *Rencontre des intervenants municipaux*, réunion du 26 novembre 1998, 9 pages.

DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Version imprimée de la présentation sur les mesures d'atténuation particulières aux propriétés situées aux 1293, 1381, 1476, 1500 et 1970 route de Fossambault.*

DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulation visuelle (vidéo) du projet de réaménagement de la route 367.*

DA41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mission du Ministère*, 1 page.

DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Comparaison des variantes et tracé retenu*, 8 pages.

DA42.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions supplémentaires sur l'analyse des huit variantes de tracé réalisée à l'étape de l'analyse des besoins et la recherche de solutions (étude d'opportunité)*, 2 pages et annexes.

DA43 QUÉBEC. *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9, à jour au 1er décembre 2006.

DA44 QUÉBEC. *Extraits de la* Loi sur la voirie *concernant les servitudes et les accès*, à jour au 1er décembre 2006.

DA45 Joseph H. POLLEY. « Loss-of-Setback Tables for Residential Buildings », *The Real Estate Appraiser*, octobre 1966, 5 pages.

DA45.1 *Traduction libre de l'article de Joseph H. POLLEY*, 5 pages.

DA46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question de M. Sylvain Turmel, Érablière La Feuille d'or, concernant la source d'eau à proximité de la bretelle d'entrée à la future route 367 en direction sud, au sud-ouest du croisement avec la route 367 actuelle*, 2 pages.

DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Grande carte sur laquelle on retrouve les adresses des propriétés.*

DA48 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan du projet indiquant l'emplacement des lots.*

DA49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Version imprimée des simulations affichées lors de la première partie de l'audience publique*, 7 pages.

DA50 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Version imprimée des six séquences de la simulation visuelle présentée lors de la première partie de l'audience publique.*

DA51 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Comparaison des statistiques d'accidents, périodes d'analyse 1993-1995, 1999-2001 et 2003-2005*, 1er mars 2007, 2 pages et annexe.

DA51.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau du document DA51 corrigé et définition de l'expression « taux moyen utilisé »*, 21 mars 2007, 3 pages et tableau.

Par les personnes-ressources

DB1 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Règlement de zonage n° 623-91 et annexes.*

DB1.1 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Extraits pertinents du règlement de zonage*, pagination diverse.

DB2 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Plan d'urbanisme*.

DB2.1 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Extraits pertinents du plan d'urbanisme*, pagination diverse.

DB2.2 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Extraits pertinents du règlement de lotissement*, pagination diverse.

DB3 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Lettre de transmission des résolutions 374-95, 22-99 et 465-2005 adoptées par le conseil de la Ville relativement au projet de réaménagement de la route 367*, 25 janvier 2007, 1 page.

DB3.1 *Résolution 374-95 concernant la réfection de la route 367 demandée au ministère des Transports du Québec*, 10 octobre 1995, 1 page.

DB3.2 *Résolution 22-99 concernant la sécurité routière*, 25 janvier 1999, 1 page.

DB3.3 *Résolution 465-2005 concernant les travaux de la route 367 demandés au ministère des Transports du Québec*, 14 novembre 2005, 1 page.

DB3.4 *Carte routière de la ville comprenant la piste multifonctionnelle Jacques-Cartier–Portneuf et la piste cyclable et skiable Chemin de La Liseuse*, 1 carte.

DB4 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Les critères et le mode d'évaluation des niveaux sonores acceptables pendant et après la construction*, 25 janvier 2007, 2 pages.

DB5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Le bruit communautaire au Québec. Politiques sectorielles. Limites et lignes directrices préconisées par le Ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction*, mise à jour de mai 2005, 2 pages.

DB6 SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques*, 2003, 29 pages.

DB7 VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur d'aménagement et de développement applicable au 1er janvier 2006 au territoire de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures*.

DB7.1 *Extraits principaux du plan directeur d'aménagement et de développement*, pagination multiple.

DB8 MUNICIPALITÉ DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES. *Règlement de zonage 480-85*, 20 décembre 2005.

DB8.1 *Extraits principaux du règlement de zonage 480-85*, pagination multiple.

DB9 MUNICIPALITÉ DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES. *Règlement de lotissement n° 481-85*, 25 pages.

DB9.1 *Extraits principaux du règlement de lotissement 481-85*, pagination multiple.

DB10 VILLE DE QUÉBEC. *Règlement sur le bruit*, R.V.Q. 978, 7 juillet 2005, 15 pages.

DB11 MRC DE LA JACQUES-CARTIER. *Schéma d'aménagement révisé*.

DB11.1 *Extraits principaux du* Schéma d'aménagement révisé *de la MRC de La Jacques-Cartier*, pagination multiple.

DB11.2 *Carte du périmètre d'urbanisation de la MRC de La Jacques-Cartier.*

DB11.3 *Carte d'affectation du territoire de la MRC de La Jacques-Cartier.*

DB11.4 *Carte d'infrastructure de transport et réseau de sentiers de la MRC de La Jacques-Cartier.*

DB12 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DES PARCS. *Localisation des ravages de Cerf de Virginie*, 2000, 1 carte.

DB13 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Portrait agricole de la route 367 : carte 1 – Exploitations agricoles et zone agricole ; carte 2 – Acériculture ; carte 3 – Pédologie*, janvier 2007, 3 pages.

DB14 MRC DE LA JACQUES-CARTIER. *Données sur les mises en chantier résidentielles et les valeurs déclarées lors de l'émission des permis de construction, 1998-2005*, janvier 2006, 1 page et annexes.

DB14.1 VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER. *Nombre de mises en chantier résidentielles en 2006*, 26 mars 2007, 1 page.

DB15 VILLE DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES. *Réponse à la question de la commission sur la couverture policière sur la route 367*, 7 février 2007, 1 page.

DB16 VILLE DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES. *Information sur le réseau des pistes cyclables*, 12 février 2007, 1 page et annexes.

Par les participants

Documentation déposée au cours de la médiation qui s'est tenue du 21 novembre 2005 au 17 février 2006

DC1 Charles DEMERS. *Lettre de retrait de la requête d'audience publique*, 3 février 2006, 1 page.

DC2 Cécile et Gérard RICHARD. *Lettre de retrait de la requête d'audience publique*, 3 février 2006, 1 page.

DC3 FERME PIERRE FISET. *Lettre de retrait de la requête d'audience publique*, 7 février 2006, 1 page.

DC4 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE. *Lettre de maintien de la demande d'audience*, 10 février 2006, 2 pages.

Documentation déposée lors de l'audience qui a débuté le 29 janvier 2007

DC5 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT. *Extrait de la transcription du 5 mai 2004 (DT3) concernant le projet de prolongement de l'axe du Vallon*, document déposé par M. Alexandre Turgeon le 1er février 2007, p. 63 et 64.

DC6 FERME PIERRE FISET. *Question et correspondance concernant le projet de réaménagement de la route 367*, document déposé par Mme Julie Brochu-Fiset le 1er février 2007, 1 page et annexes.

DC7 Cécile et Gérard RICHARD. *Correspondance concernant le projet de réaménagement de la route 367*, document déposé par Mme Cécile Richard le 1er février 2007, 6 pages.

DC8 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT — RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE. *Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques*, mars 2007, 16 pages.

Par la commission

DD1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la conférence téléphonique tenue le 24 novembre 2005 avec le ministère des Transports*, 1 page.

DD2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 13 décembre 2005 avec les requérants, le ministère des Transports et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 14 décembre 2005, 2 pages.

DD3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 4 janvier 2006 avec Mme Cécile Richard et M. Gérard Richard*, 11 janvier 2006, 2 pages.

DD4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 5 janvier 2006 avec M. Charles Demers*, 11 janvier 2006, 2 pages.

DD5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 5 janvier 2006 avec M^me^ Julie Brochu-Fiset*, 11 janvier 2006, 2 pages.

DD6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 9 janvier 2006 avec le ministère des Transports*, 11 janvier 2006, 2 pages.

DD7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 11 janvier 2006 avec le ministère des Transports*, 2 pages.

DD8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la conférence téléphonique tenue le 1^er^ février 2006 avec le ministère des Transports*, 2 pages.

DD9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la conférence téléphonique tenue le 1^er^ février 2006 avec M^me^ Julie Brochu-Fiset et M. Pierre Fiset*, 2 pages.

DD10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre de médiation tenue le 7 février 2006 avec les propriétaires de la Ferme Pierre Fiset*, 8 février 2006, 1 page.

DD11 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre d'information tenue le 7 février 2006 avec M^me^ Marielle Denis et M. Fernand Lanouette*, 8 février 2006, 1 page.

DD12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre d'information tenue le 8 février 2006 avec le Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale-Nationale et le promoteur*, 8 février 2006, 2 pages.

DD13 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre d'information tenue le 8 février 2006 avec les propriétaires de la Ferme Vézina et Fiset (1990) enr.*, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur concernant les accès résidentiels et la capacité de la route 367*, 14 mars 2007, 1 page.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la première question du document DQ1*, 22 mars 2007, 12 pages.

DQ1.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions 2 et 3 du document DQ1*, 27 mars 2007, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier*.

Séances de la médiation tenues entre le 21 novembre 2005 et le 31 janvier 2006

DT1 Séance tenue le 21 novembre 2005 en soirée à Saint-Augustin-de-Desmaures, 66 pages.

DT2 Séance tenue le 1er décembre 2005 en soirée à Saint-Augustin-de-Desmaures, 107 pages.

DT2.1 Corrections apportées au document DT2, p. 58, lignes 60 et 61 et p. 73, ligne 3252.

DT3 Séance tenue le 31 janvier 2006 en soirée à Saint-Augustin-de-Desmaures, 144 pages.

Séances de l'audience publique qui a débuté le 29 janvier 2007

DT4 Séance tenue le 31 janvier 2007 en soirée à Saint-Augustin-de-Desmaures, 96 pages.

DT5 Séance tenue le 1er février 2007 en soirée à Saint-Augustin-de-Desmaures, 132 pages.

DT6 Séance tenue le 26 février 2007 en soirée à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, 84 pages.